



E-MOBILITÄT FÜR ALLE – GEDANKEN ZUR GERECHTIGKEITSLÜCKE IN DER MOBILITÄTSPOLITIK

Ingo Kollosche, Forschungsleiter "Zukunftsforschung & Transformation", Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung (IZT)

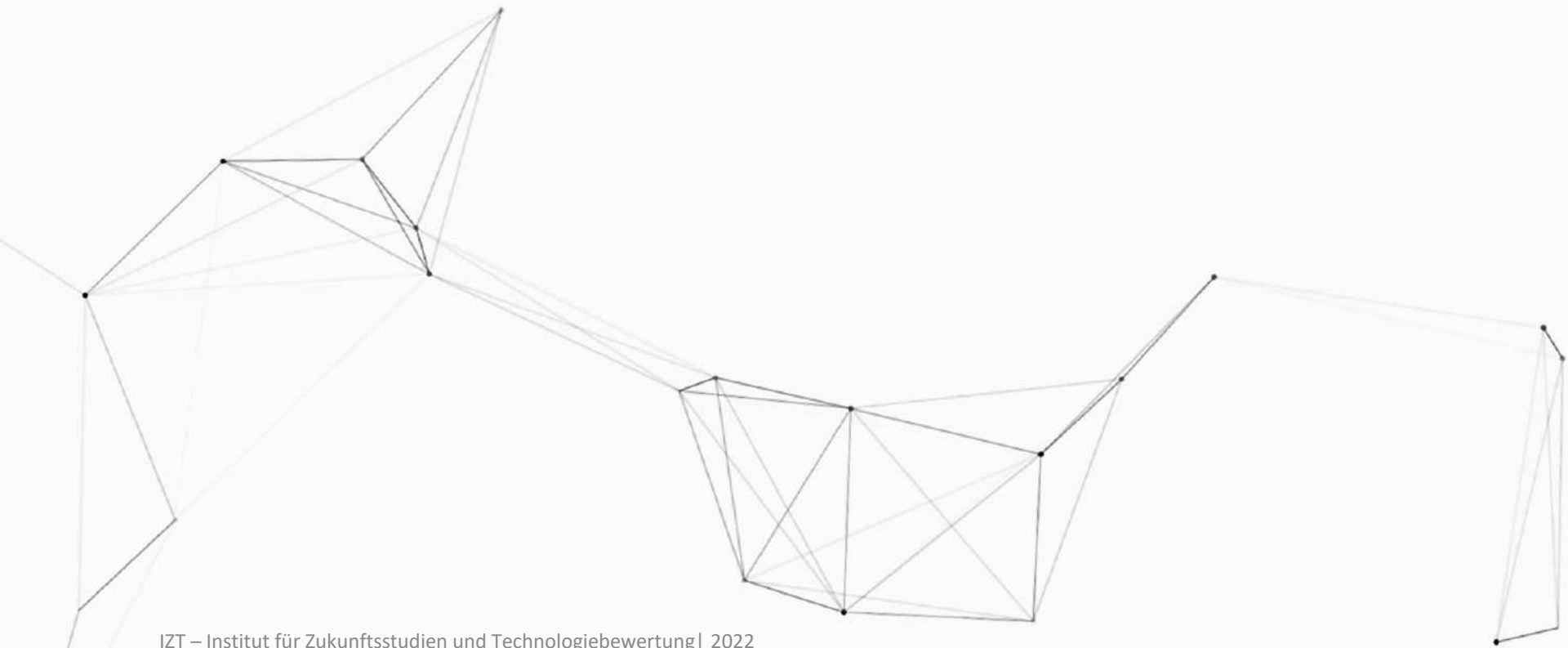
E-MOBILITY FORUM KREIS KONSTANZ, Insel Mainau im Bodensee 2022



Gliederung

- | | |
|----------|---|
| 1 | GESELLSCHAFT, FREIHEIT & MOBILITÄT |
| 2 | MOBILITÄT & GERECHTIGKEIT |
| 3 | HERAUSFORDERUNG NEUE MOBILITÄT |
| 4 | PRÄMISSEN & ORIENTIERUNGEN DER MOBILITÄTSPOLITIK IM 21. JAHRHUNDERT |
- 

1 Gesellschaft, Freiheit & Mobilität



1 Gesellschaft, Freiheit & Mobilität

GRUNDSÄTZLICHES

- Mobilität als Spiegel der Gesellschaft
- Nachhaltigkeit, das Planetarische & Habitabilität
- Sozial-ökologische Transformation stellt Systemfragen:
 - 5 Ps: People, Prosperity, Planet, Peace, Partnership
 - Transformation, Nachhaltigkeit & Resilienz
 - 21. Jahrhundert ist das Zeitalter der neuen geo-sozialen Frage
 - Lock-In-Effekte und Pfadabhängigkeiten
- Die große Transformation: Epochenumbruch, Zivilisationswende & Systemwechsel
- Transformationsgesellschaft
 - Dekarbonisierung
 - Paradigmenwechsel in allen Arenen: Pluralität der Wenden
- Multi Level Perspektive: massiver ökologischer, technologischer, ökonomischer, institutioneller & kultureller Umbruch
- Nachhaltigkeit als kulturelle Revolution & Zivilisationsprojekt des 21. Jahrhundert

1 Gesellschaft, Freiheit & Mobilität

GRUNDSÄTZLICHES

- Mensch soziales & politisches Wesen als ein gemeinschaftliches Wesen
- Spannungsfeld Freiheit & Gerechtigkeit
- Negative & positive Freiheit
- Freiheit und Mobilität: Ermöglichung von Bewegungsfreiheit & sozialer Variabilität
- Politisch: Konfliktlinie Mobilität

- Sozial: Gerechtigkeit, Fairness & Inklusivität
- Gerechtigkeit als Maßstab der Rechtsordnung & Grundforderung an politische Institutionen sowie als soziomoralische Kategorie
 - Verpflichtung zur Einhaltung von Gesetzen

„Wer in Freiheit leben will, muss sich an ein Leben voller Ungewissheit, Veränderung und Gefahr gewöhnen.“

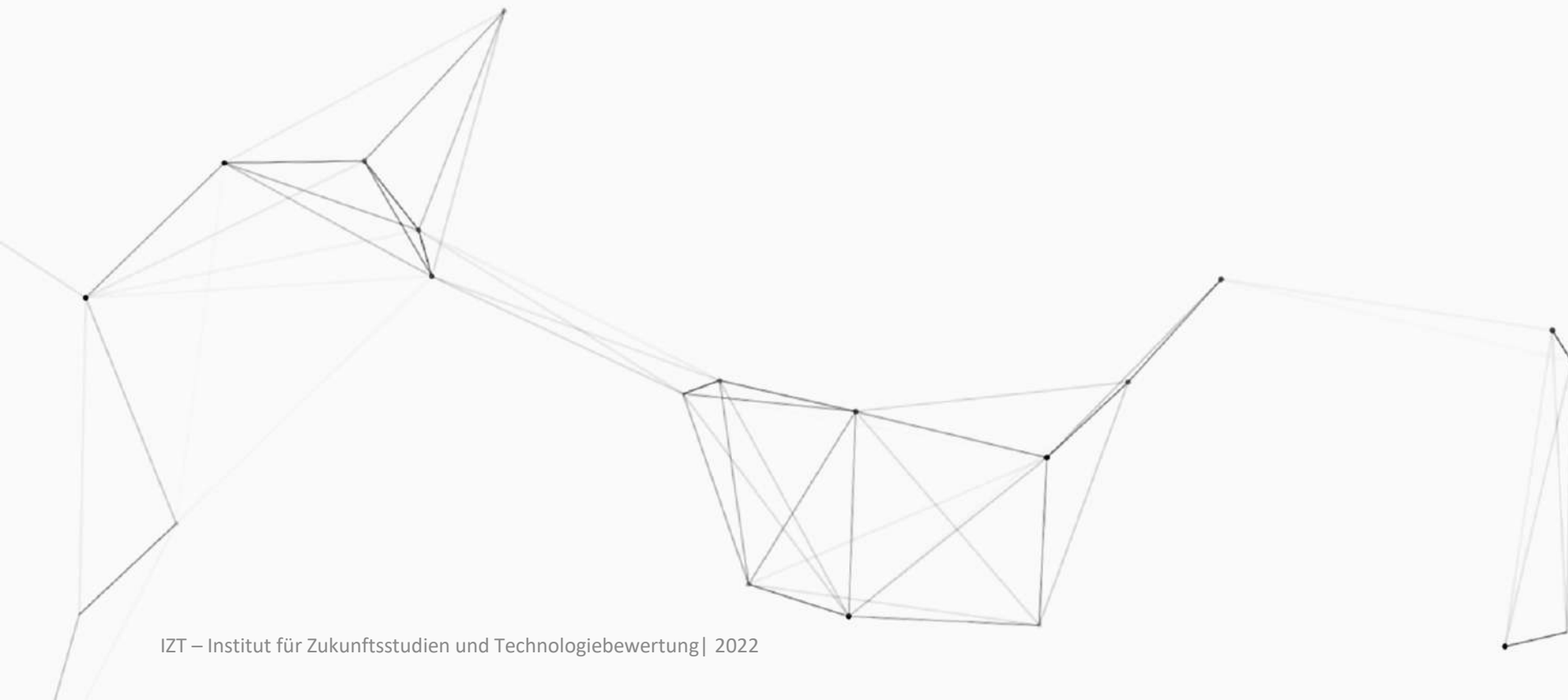
Alexis Tocqueville

1 Gesellschaft, Freiheit & Mobilität

AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNGEN

- Wie wollen wir zukünftig mobil sein & was ist und unsere Mobilität wert?
- Mobilität & ihre Umfeldler:
 - Mobilitätswende als Indikator für einen gesamtgesellschaftlichen Transformationsprozess
 - Notwendigkeit psychischer & physischer Bewegungsfreiheit
 - Hochgradig verflochtenes Interdependenzsystem
 - Mobilität zwischen Gemeinwohl & Kommerz
- Transformation der Mobilität:
 - Mobilitätswirtschaft: Kommodifizierung von Mobilität
 - Klimawandel & Nachhaltigkeit
 - Mobilitätsarmut, Zugangschancen & Verteilung
 - Transformationstreiber Digitalisierung
 - Elektromobilität als Systemveränderung

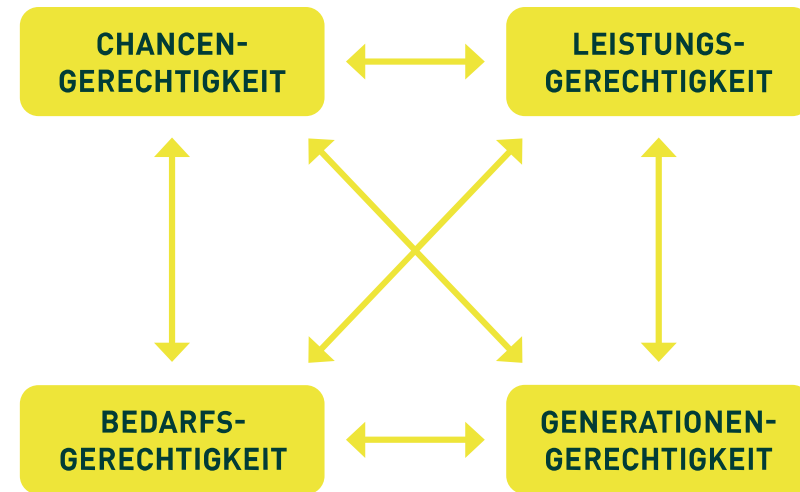
2 Mobilität & Gerechtigkeit



2 Mobilität & Gerechtigkeit

BEGRIFF & KONZEPT

- Soziale Gerechtigkeit:
 - *justitia distributiva*: gerechte Verteilung von Gütern & Ämtern als Staatsaufgabe
 - Ausgleich von Ungleichheiten: Umverteilung, Subventionierung, Incentivierung
 - Verteilung: egalitär oder proportional
 - Dimensionen: Anerkennungs-, Befähigungs- & Verwirklichungsgerechtigkeit
 - Vehikel effektiver ökologischer Transformationspolitik



Quelle: Becker, Irene, Hauser, Richard (2005) Soziale Gerechtigkeit—eine Standortbestimmung. Zieldimensionen und empirische Befunde. Forschung aus der Hans-Böckler-Stiftung 55. Berlin: edition sigma 2004. 131

2 Mobilität & Gerechtigkeit

JUSTICE AS FAIRNESS

- Universalistische versus partikulare Gerechtigkeit
- Justice as Fairness:
 - Gerechtigkeit als erste Tugend sozialer Institutionen
 - Gerechtigkeit \neq Gleichheit
 - Prinzip der fairen Ungleichheiten: Chancengleichheit & Differenzprinzip
 - Verbindung individueller Freiheit & sozialer Gerechtigkeit
 - Alle Gesellschaftsmitglieder werden gleichermaßen an den Vorteilen & Lasten beteiligt.

- *„Jede Person hat den gleichen unabdingbaren Anspruch auf ein völlig adäquates System gleicher Grundfreiheiten, das mit demselben System von Freiheiten für alle vereinbar ist.“*
- *2. „Soziale und ökonomische Ungleichheiten müssen zwei Bedingungen erfüllen: erstens müssen sie mit Ämtern und Positionen verbunden sein, die unter Bedingungen fairer Chancengleichheit allen offen stehen; und zweitens müssen sie den am wenigsten begünstigten Angehörigen der Gesellschaft den größten Vorteil bringen (Unterschiedsprinzip).“*

Quelle. John Rawls (2006) Gerechtigkeit als Fairness. Ein Neuentwurf, S.78

2 Mobilität & Gerechtigkeit

ACCESS, EQUALITY UND EQUITY

- Mobilität: Grundvoraussetzung für soziale Fairness & Teilhabe
- Verkehrssystem: weder ökologisch verträglich noch sozial gerecht
- Gegenwärtige Mobilitätssystem mit Gerechtigkeitslücken:
 - Zugang & Teilhabe
 - Externe Effekte
 - Förderpolitik

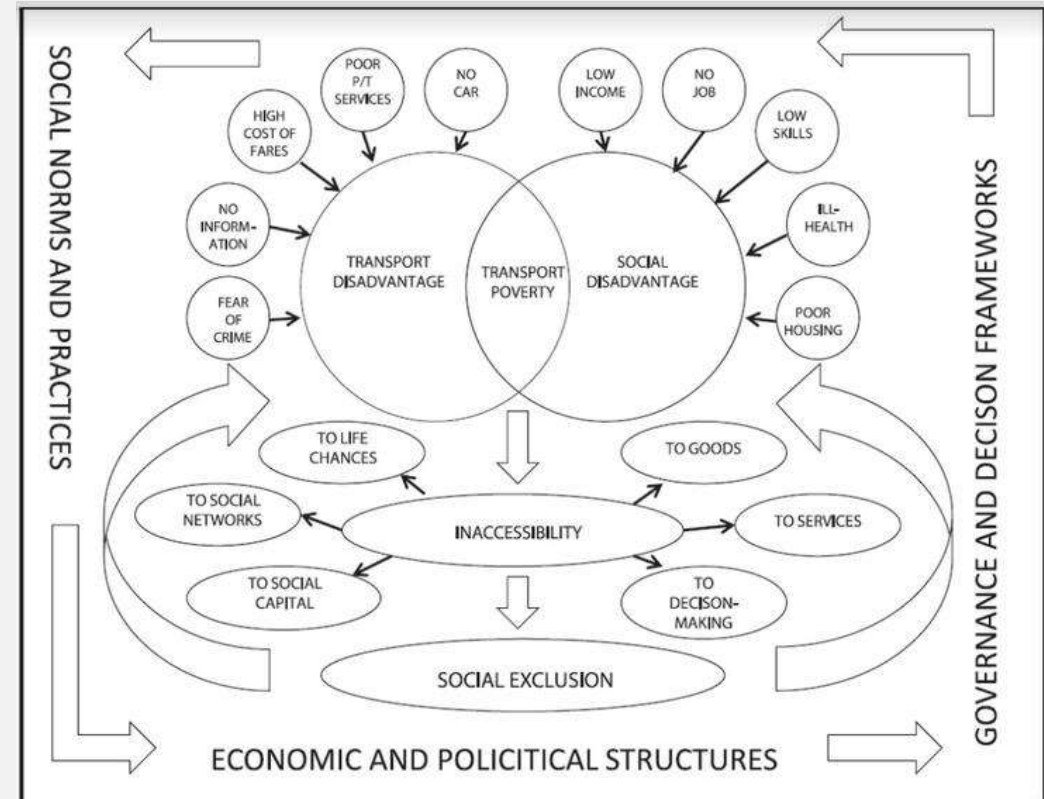
Ebene	Merkmal	Beschreibung
Räumlich	Anbindung	Fehlende Haltestellen des ÖPNV, inadäquate Linienführung, schlechte Bedingungen für Rad- und Fußverkehr
	Räumliche Organisation	Erreichbarkeit von Haltestellen, Fußläufigkeit, Umsteigemöglichkeiten
Zeitlich	Verkehrliche Anbindung	Netz- und Taktichte.
	Zeitbudgets	Persönliche Tagesabläufe und Verkehrszeiten passen nicht zueinander, Inflexibilität
Finanziell	Kosten	Einschränkungen in anderen Lebensbereichen nötig, um Mobilität zu finanzieren
Persönlich	Körperliche Einschränkungen	Bauliche Barrieren, wie Treppen, Bahnsteige, schlechte Fußwege, fehlende akustische Signalanlagen, fehlende Leitsysteme (v.a. für behinderte und ältere Menschen)
	Angsträume	Gefühl der Bedrohung und Unsicherheit, v.a. bei Frauen, Kindern und älteren Menschen
	Andere (subjektiv)	Erfahrungen mit dem öffentlichen Verkehr (Pünktlichkeit, Komfort, Sauberkeit) und Image der Verkehrsmittel, Sprach- und Verständigungsbarrieren, kulturelle Aspekte
Partizipativ	Mangelnde Einbindung	Ansprüche bestimmter, sich selten artikulierender Bevölkerungsgruppen werden nicht erfasst, keine Beteiligung an Planung und Betrieb, unterdrückte Wege bleiben unerfasst

Quelle: Runge, D. (2005): Mobilitätsarmut in Deutschland? IVP Berlin, S. 10

2 Mobilität & Gerechtigkeit

TEILHABE AN UND ZUGANG ZU MOBILITÄT

- *Alle müssen unabhängig ihrer soziale Position Zugang zu Mobilität haben.*
- Variationen in Zugangschancen:
 - Einkommen, Vermögen & mobilitätsbezogener Kaufkraft
 - Alter & Herkunft
 - Wohnort & angebundenes Verkehrssystem
 - Bildungsniveau & Kompetenz zur Nutzung komplexer Verkehrsangebote
 - Grundsätzliche Angebotsqualität eines Verkehrssystems

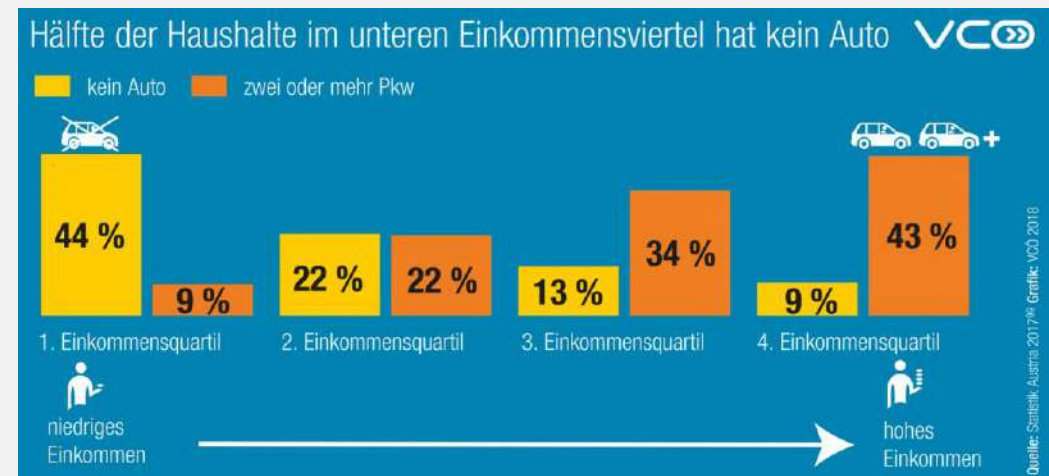


Quelle: Lucas, K. (2012) 'Transport and social exclusion: Where are we now?', *Mobilities: New Perspectives on Transport and Society*, pp. 207–222.

2 Mobilität & Gerechtigkeit

TEILHABE AN UND ZUGANG ZU MOBILITÄT

- **Mobilitätskosten:** Mobilität muss bezahlbar sein
- **Mobilitätsarmut:**
 - Einschränkung der Antizipation bzw. subjektiven Wahrnehmung potentieller Ortsveränderungen
 - verringerte Möglichkeit zur Verwirklichung vorhandener Mobilitätsansprüche & –bedürfnisse
- **Soziale Exklusion:**
 - Mobilitätsarmut & verwehrte Nutzungs- & Zugangschancen
 - Digitale Exklusion

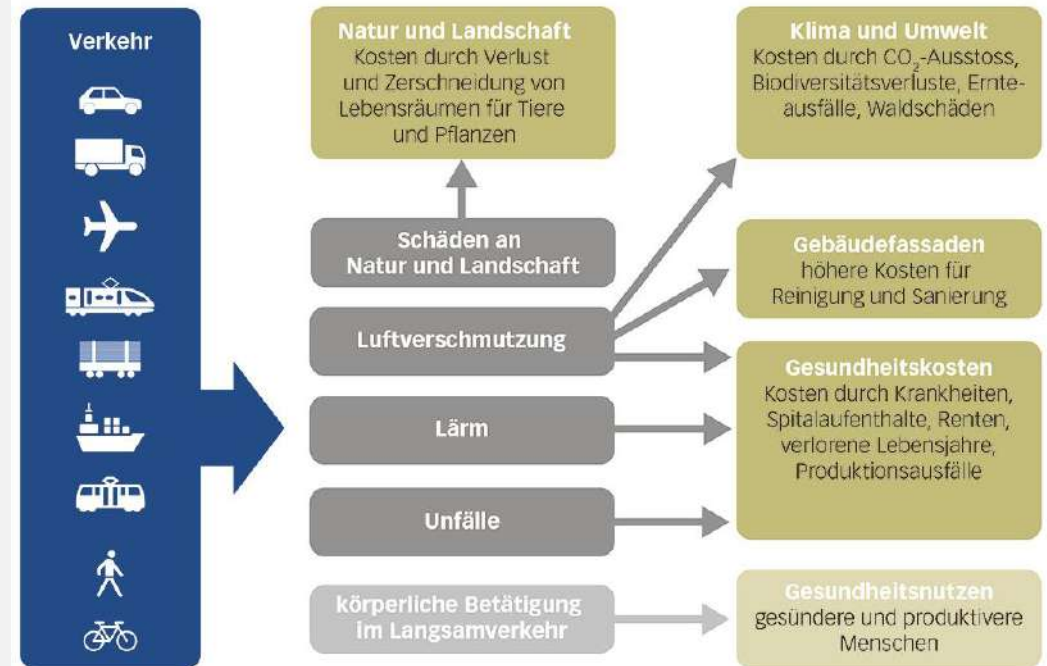


2 Mobilität & Gerechtigkeit

VERTEILUNG EXTERNER EFFEKTE

- *Verteilung nach Verursacherprinzip & keine Mehrbelastung bestimmter Gruppen*
- Gesundheitsbelastung durch Verkehr trifft die Schwächsten
 - Personen mit niedrigen einkommen sind stärker vom Verkehr belastet: Lärm und Schadstoffe
- Umweltgerechtigkeit: Ungleiche & ungerechte Verteilung & Betroffenheit von externen Effekten
- Umlage Umweltkosten
- Verkehrsbedingte Emissionen verstoßen gegen das Prinzip der intergenerativen Gerechtigkeit

Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Gesundheit

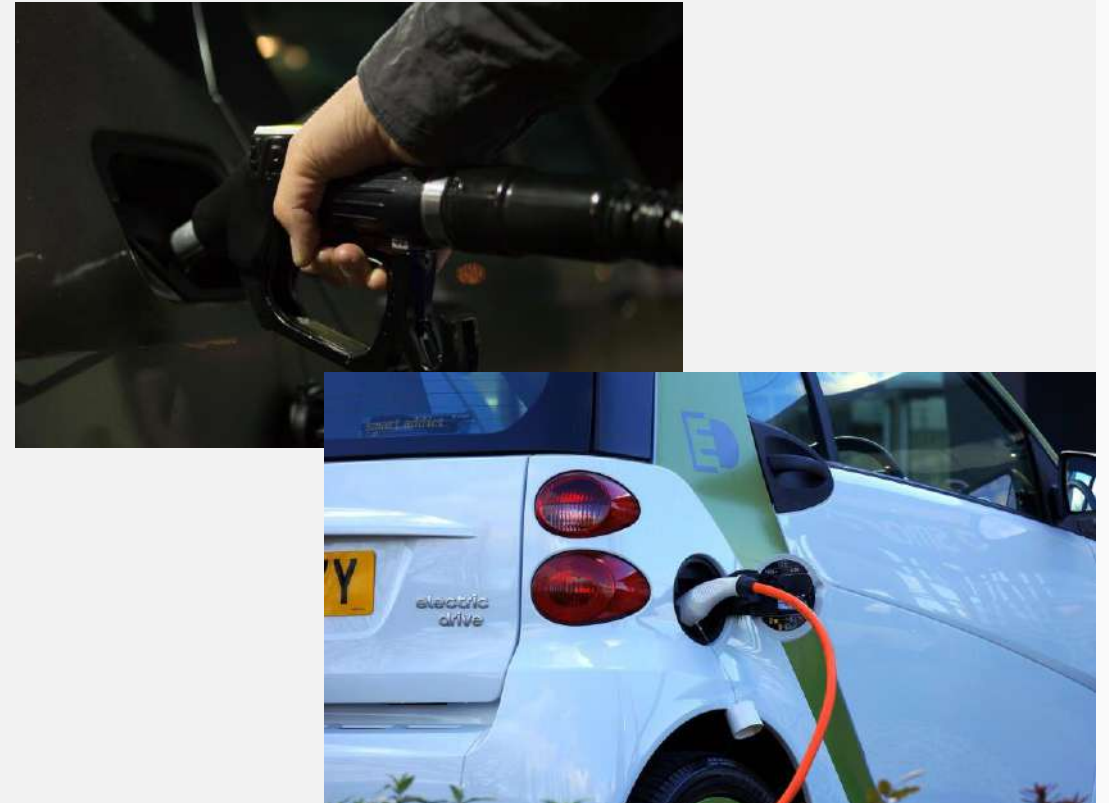


<https://www.aren.admin.ch/aren/de/home/mobilitaet/grundlagen-und-daten/kosten-und-nutzen-des-verkehrs.html>

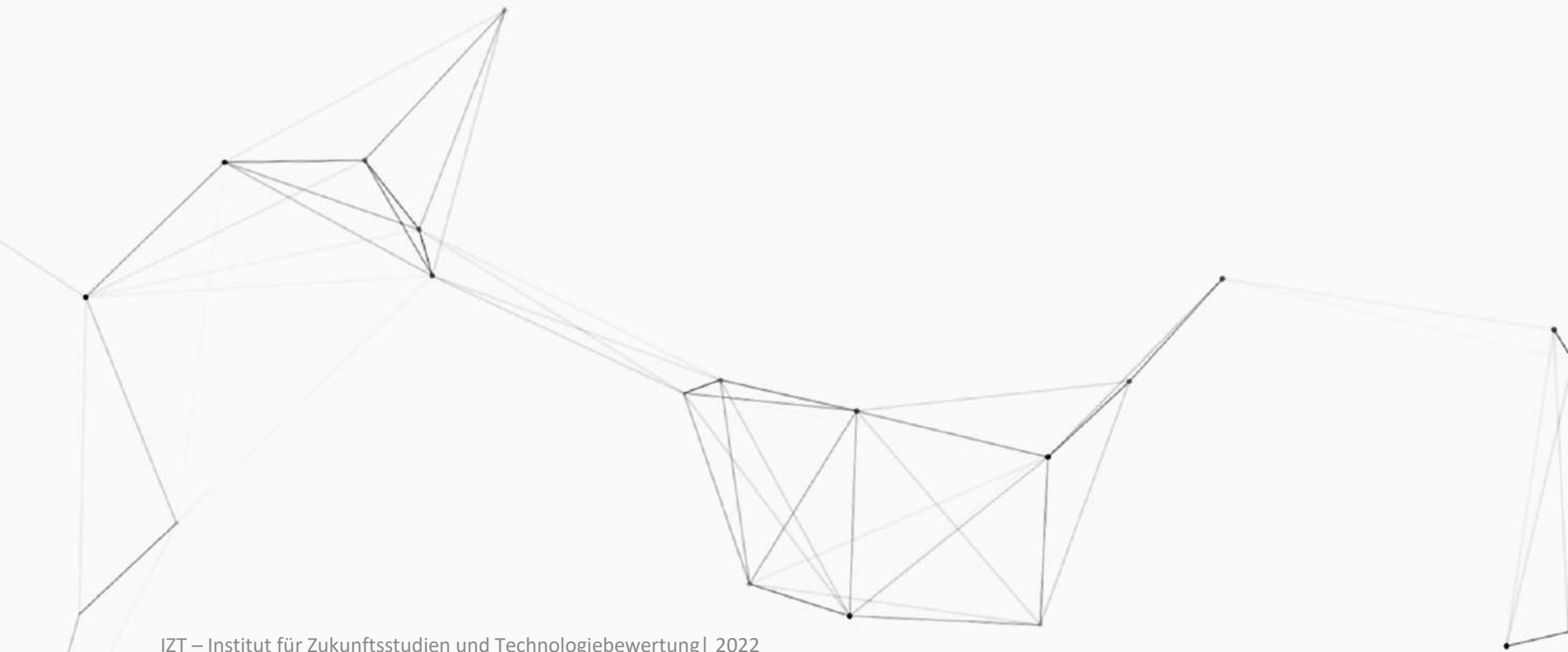
2 Mobilität & Gerechtigkeit

VERTEILUNGSWIRKUNGEN VERKEHRSPOLITISCHER INSTRUMENTE

- *Sozio-technisch inklusiv & fair gestaltete Mobilitätsökosysteme*
- Was wird gefördert & wie?
- Problematische verkehrspolitische Prämissen, Subventionierungen & Incentivierungen
 - Kaufprämien
 - Subventionierung der Automobilindustrie
 - Fiskalische Effekte
- Unsoziale Förderungen
- Privilegierung bereits Privilegierter



3 Herausforderung neue Mobilität



3 Herausforderung neue Mobilität

MOBILITY AS A SERVICE UND PLATTFORMEN

Mobility as a Service:

- Integration verschiedener Arten von Verkehrsdienstleistungen in einem einzigen Mobilitätsdienst
- Zugänglichkeit bei Bedarf
- MaaS-Anbieter bieten ein vielfältiges Angebot an Transportmöglichkeiten: öffentlicher Nahverkehr, Fahrrad-, Car- oder Bike-Sharing, Taxi, Autovermietung oder -verleih oder Kombinationen

Plattform:

- Digital verfügbare Marktplätze
- Geschäftsmodelle zur Verknüpfung von Marktakteuren
- Offene Gestaltung von Angebot, Nachfrage & Marktteilnehmer
- Eigenständiges Strukturparadigma sozialer Organisation: Wirtschaftliche Macht, Marktmacht, Datenmacht, Politische Macht, Plattformmacht

3 Herausforderung neue Mobilität

SOZIALE EFFEKTE

Beschäftigung

- Beschäftigungseffekte:
 - Volatile Beschäftigung
 - Neue Unternehmen
- Qualitätsniveau der Beschäftigung
- Soziale Standards & Mitbestimmung
- Neue Geschäfts- & Arbeitsmodelle
- Interdependenzen mit etablierten Verkehrsträgern

Verteilung

- Verschiebungen von Einkommen
- Mobilitätskosten: Veränderung von Kostenstrukturen der Mobilitätsaufwendungen
- Inklusion von Nutzer_innen
- Räumliche Verteilungseffekte:
 - Urban vs. Ländlich
 - Strukturschwache Regionen

Zugang

- Geschäftsgebiet von MaaS
- Barrierefreiheit
- DIGNITY: technischer Zugang

3 Herausforderung neue Mobilität

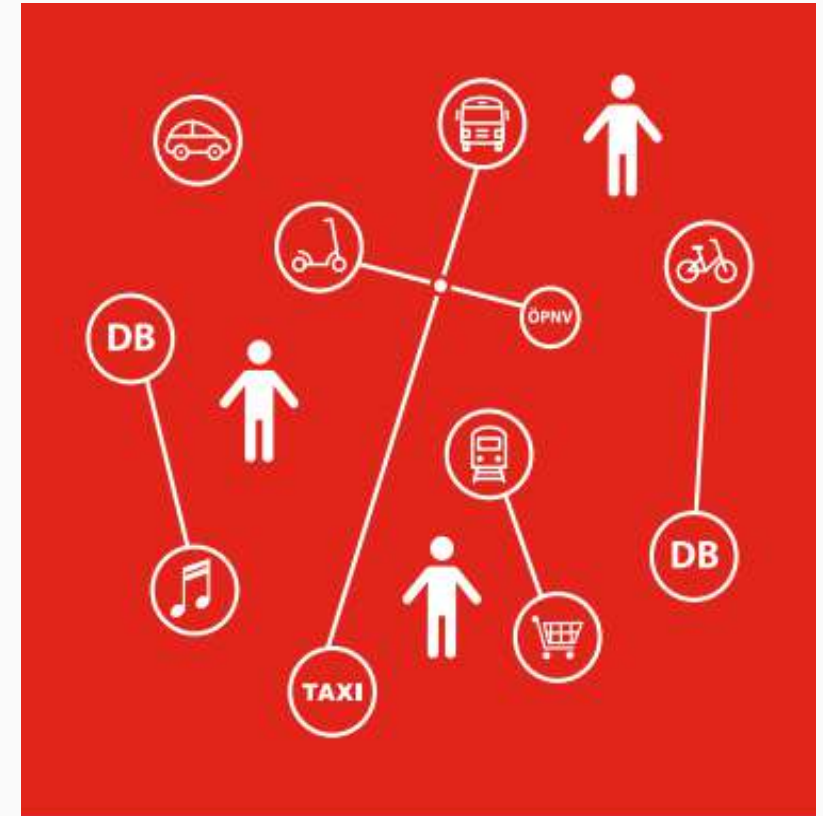
DIVERSITÄT: FRAGMENTIERTE MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGSLANDSCHAFT

Szenario:

- Kontext: markliberales System
- Anbieter: diverse MaaS-Anbieter
- Leistungen: vielfältig kombinierte Leistungen
- Systemlogik: Mobilität als kommodifiziertes Gut im pluralistische Spiel der Marktkräfte

Soziale Konsequenzen:

- Neue Geschäftsmodelle & Kostenstrukturen vs. Prekarisierung von Arbeitsplätzen
- Nachfragesteigerung nach Fahrer_innen vs. „quasi“-Selbstständigkeiten
- Diversifizierung ermöglicht Vielfalt der Optionen und Tarife vs. Konkurrenz MaaS und ÖPNV
- Neue Mobilitätzugänge via „billig Markt“ für MaaS in Kombination mit Flatrate-Systemen vs. Fragmentierung der Leistungsgebiete



Quelle: Rammler et al. 2020

3 Herausforderung neue Mobilität

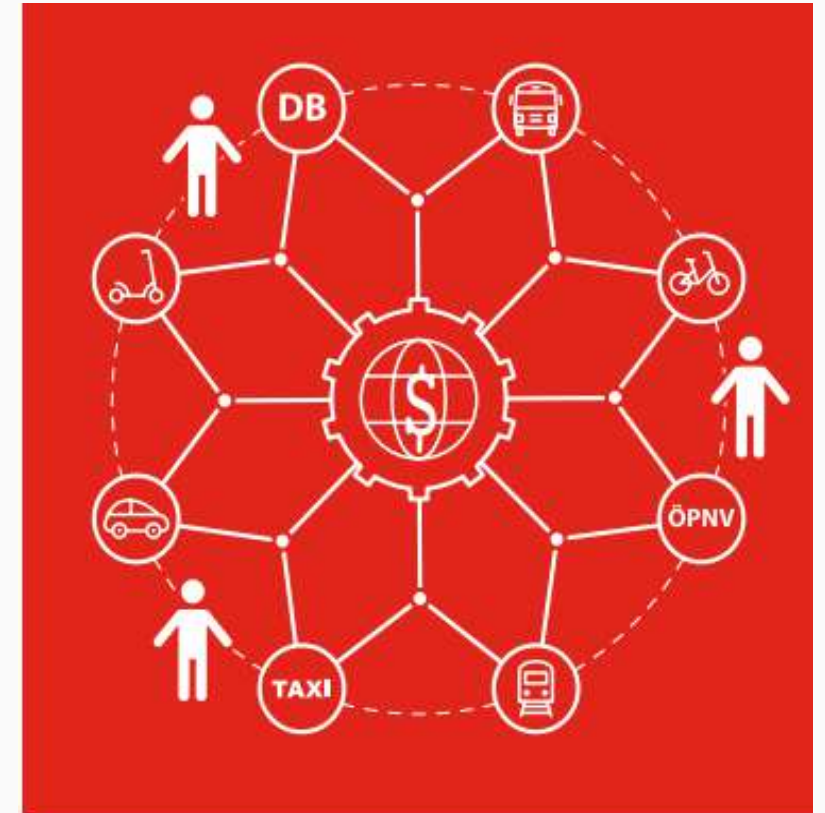
MONOPOL: MARKTDOMINANZ EINES AKTEURS

Szenario:

- Plattformbasierte, marktgetriebene Ökonomie mit einem dominierenden, global agierenden Mobilitätsanbieter
- Verkehrsmittel, Strukturen & Anbieter sind digital vernetzt

Soziale Konsequenzen:

- Arbeitsplatzzuwächse: qualifizierte & gering qualifizierte vs. Prekarisierung von Arbeitsplätzen
- Neue Jobs werden vom Mobilitätsanbieter intern & extern sowie unterschiedlichen Wertschöpfungstiefen generiert vs. Abbau von Arbeitsplätzen in etablierten Sektoren (Automobilindustrie)
- Kostenvorteile durch Skaleneffekte vs. Förderung von Ungleichheit, durch (premium) Mobilitätsniveaus
- Relativ geringe Eintrittsbarrieren vs. kommerzieller Intermediär kann Zugangsregeln bestimmen



Quelle: Rammler et al. 2020

3 Herausforderung neue Mobilität

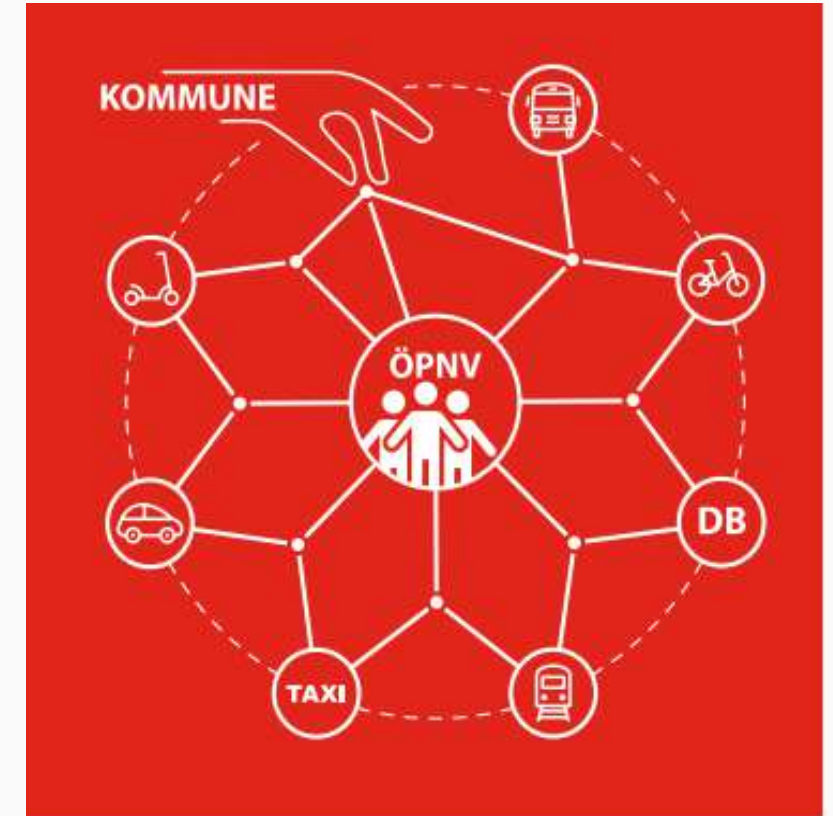
KOMMUNEN AM STEUER

Szenario:

- Die Kommunen garantieren Mobilität für alle
- Gestärkter ÖPNV
- Verkehrssystem wird re-reguliert und nachhaltig gestaltet – auch mithilfe neuer digitaler Mobilitätsformen

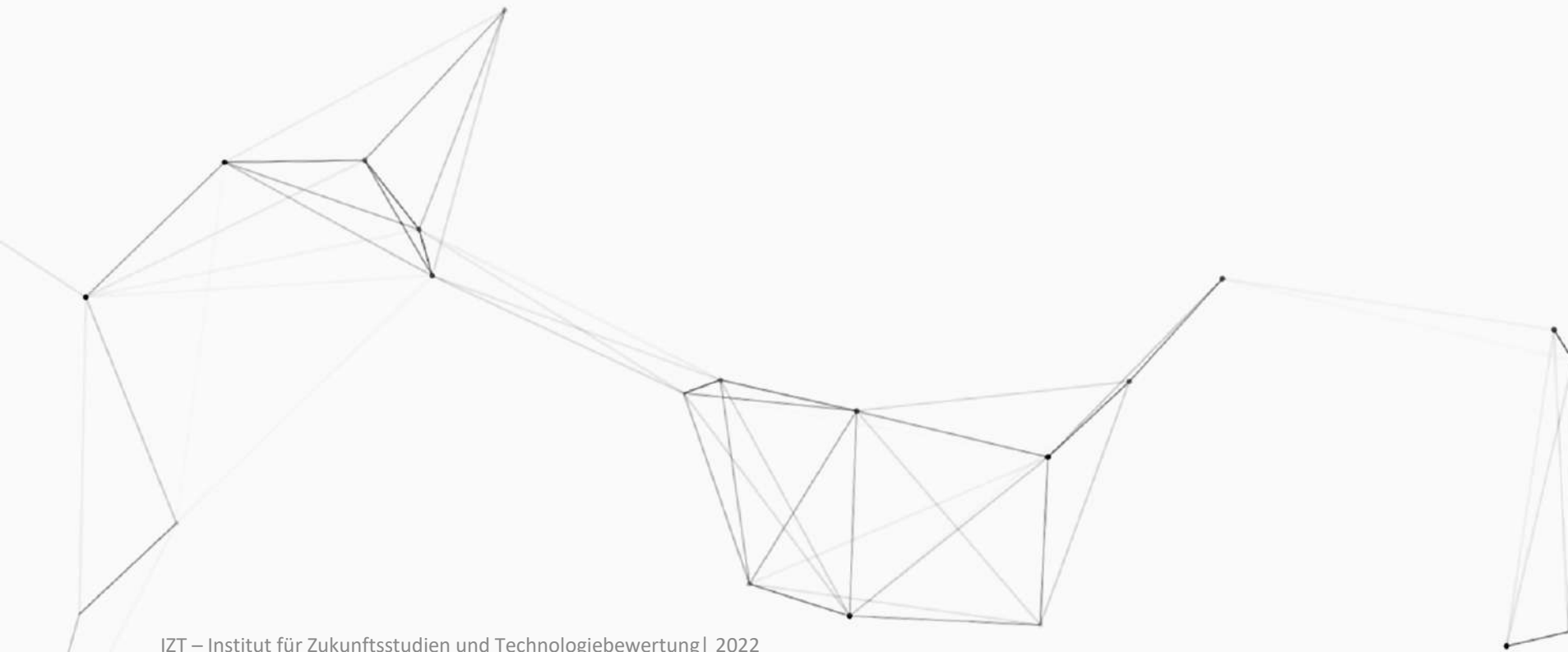
Soziale Konsequenzen:

- Zuwachs der Beschäftigung in kommunaler Verwaltung
- Neue Berufsprofile
- Sozialversicherte & tarifgebundene Arbeit
- Sicherung Inklusivität & bedarfsgerechte Tarifgestaltung
- Zugang gesichert über Mobilität als Daseinsvorsorge



Quelle: Rammler et al. 2020

4 Prämissen & Orientierungen der Mobilitätspolitik im 21. Jahrhundert



4 Prämissen und Orientierungen der Mobilitätspolitik im 21. Jahrhundert

WAS TUN?

Mobilitätsgerechtigkeit:

- Inklusivität
- Fairness
- Bedürfnisorientierte Förderpolitik
- Mobil sein, unabhängig von sozialem Status & infrastruktureller, finanzieller oder körperlicher Einschränkungen
 - Freie Verkehrsmittelwahl
- Barrierefreie Ausgestaltung des Straßenraums, Priorisierung von öffentlichem Nahverkehr & Attraktivierung aktiver Mobilitätsformen
 - Nahmobilität

„Eine zukunftsfähige, nachhaltige Mobilität muss für alle Bürgerinnen und Bürger verfügbar, bezahlbar und barrierefrei sein. Verkehr und soziale Aspekte gehören deshalb unbedingt zusammen, wenn wir eine Mobilität für alle haben wollen. Es geht um Lebensqualität und Selbstbestimmung und um gleiche Chancen. Denn nur wer auch mobil ist, kann wirklich an der Gesellschaft teilhaben.“

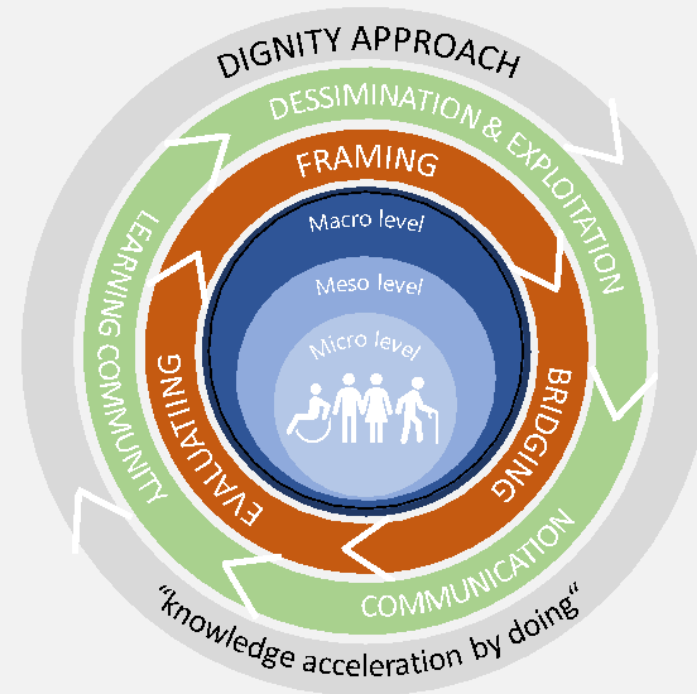
Sozial- und Integrationsminister Manne Lucha, Baden-Württemberg

4 Prämissen und Orientierungen der Mobilitätspolitik im 21. Jahrhundert

WAS TUN?

- Strukturelle Ungleichgewichte sowie die Barriere- bzw. Diskriminierungsfreiheit durch eine intelligente Mobilitätsbeobachtung monitoren
- Entwicklung, Kommunikation & Gestaltung eines „common ground“:
 - Strategische Planungen & Kommunale Mobilitätskonzepte: geteilte Leitbilder & Visionen
 - Motivieren, Befähigen & Gelegenheiten für Musterveränderungen schaffen

DIGNITY:



Quelle: DIGNITY

4 Prämissen und Orientierungen der Mobilitätspolitik im 21. Jahrhundert

WAS TUN?

- Ausgangspunkt: zirkulär-holistisches postfossiles Mobilitäts-Eco-System
- Mobilitätswende = ganzheitliche und systemische Mobilitätspolitik, die alle in der Gesellschaft anspricht & auf den Weg der Transformation mitnimmt
- Resiliente politische Regulierung: Institutionalisierung der Daseinsvorsorge „Mobilität“
- Orientierung an den Mobilitätsbedarfen der Menschen
- Garantie inklusiver & gerechter Mobilität
- Strukturelle Ungleichgewichte sowie die Barriere- bzw. Diskriminierungsfreiheit durch eine intelligente Mobilitätsbeobachtung monitoren & beheben
- Öffentlicher Personenverkehr (ÖPNV) ist der Garant einer sozial gerechten & ökologischen Mobilität

Rammler, Stephan; Thomas, Dirk; Kollosche, Ingo; Flores, Sabine (2022): Mobilitätsgerechtigkeit als Leitkonzept der Verkehrspolitik. Die sozial-ökologische Transformation der Mobilität gerecht und inklusiv gestalten. Hg. v. IZT – Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung gemeinnützige GmbH. Berlin. Frei online verfügbar unter:
https://www.izt.de/fileadmin/downloads/pdf/Studien/IZT_Text_01.2022_Mobilitaetsgerechtigkeit_Policy_Paper.pdf

Kollosche, Ingo; Rammler, Stephan; Thomas, Dirk (2021): Die Auswirkungen digitaler Plattformen auf den öffentlichen Verkehr: Neue Strategien für die Ausgestaltung von Mobilität. WSI-Mitteilungen 03/2021, S. 234-240. Abstract frei online verfügbar unter: <https://www.wsi.de/de/wsi-mitteilungen-auswirkungen-digitaler-plattformen-oeffentlichen-verkehr-neue-strategien-33087.htm>

Behrendt, Siegfried; René Bormann; Werner Faber; Stephan Jurisch; Ingo Kollosche; Ingo Kucz; Detlev Müller; Stephan Rammler (2020): Mobilitätsdienstleistungen gestalten. Beschäftigung, Verteilungsgerechtigkeit, Zugangschancen sichern. Unter Mitarbeit von Breitkreuz, Anna; Büttner, Lisa; Kluge, Jakob. Bonn: Friedrich-Ebert-Stiftung, Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik (WISO Diskurs, 04/2020). Frei online verfügbar unter: <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/16749-20200330.pdf>

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt:

Ingo Kollosche
i.kollosche@izt.de

IZT – Institut für Zukunftsstudien und Technologiebewertung
Schopenhauerstraße 26 · 14129 Berlin | www.izt.de

